

Transports : Allier Nature propose

Parmi les dossiers d'actualité, les transports préoccupent la fédération Allier Nature. Elle fait des propositions tant au niveau des aménagements ferroviaires que des liaisons routières.

La fédération Allier Nature représente dans le département la fédération France Nature Environnement (FNE), qui regroupe des centaines d'associations à travers tout le territoire français. « FNE travaille à travers diverses thématiques, et le transport est l'un des dossiers d'actualité « brûlants » depuis plusieurs années », explique son président, Sébastien Genest.

Jacques Debeaud, président d'Allier Nature, estime que « les orientations prises en matière d'infrastructures de transport ne changent pas malgré les promesses du Grenelle de l'environnement ».

« Au niveau national, poursuit-il, FNE dénonce la politique du tout routier : les coûts, les impacts environnementaux, le report du ferroviaire à une date indéterminée ».

Le TGV : « un projet risqué et ruineux »

Comment Allier Nature traduit-elle ces préoccupations au niveau départemental ? « Malgré les effets de manche des politiques, poursuit Jacques Debeaud, il y a 400 millions d'euros pour le rail en Auvergne contre 1 500 millions d'euro pour les routes ». Le président d'Allier Nature ajoute : « On constate de tous bords un aveuglement par l'idée d'une ligne TGV traversant l'Allier. Arrêtons de fantasmer ! Le TGV est un dévoreur d'espace autant que l'autoroute, il est si ruineux que la moitié au moins des habitants actuels du département sont assurés d'être morts avant de le voir. Et c'est un projet risqué : il se peut qu'en 2050 un TGV circule



Autour du président Jacques Debeaud, le bureau d'Allier Nature souhaite que l'environnement devienne prioritaire en matière d'aménagements liés au transport. La RCEA : 50 % de son trafic est constitué de poids lourds.

en Allier, il est bien moins sûr qu'il s'y arrête, il se pourrait même fort qu'ignorant notre capitale Clermont-Ferrand, il ne profite qu'à l'agglomération Lyonnaise ».

La problématique nationale est de rechercher une alternative TGV à Paris-Lyon (470 km). « Nos élus auvergnats auront bien du mal à faire accepter un itinéraire Paris - Orléans - Clermont - Lyon

de 600 km.

Par contre un itinéraire Paris - Orléans - Moulins - Lyon représentant une distance de 500 km environ, avec des reliefs beaucoup moins accidentés qu'entre Lyon et Clermont, a toutes les chances d'être retenu : nous aurons un maximum de nuisances pour des avantages réduits », estime Jacques Debeaud.

Allier Nature avance des propositions.

« La technique du pendulaire permettant de réutiliser la ligne actuelle Clermont-Ferrand - Moulins - Paris qui est sous utilisée. Cette technique permettrait une interconnexion bien moins chère, donc accessible à échéance rapprochée. Ce serait plus efficace et compatible avec

l'ensemble du réseau. L'accroissement de vitesse par pendulation est de l'ordre de 25%, à condition que Réseau Ferré de France accepte des dévers supérieurs à ceux de la norme française actuelle ».

Quant au reste du réseau, estime Allier Nature, « il est dans un tel état que les trains sont remplacés par des bus, ce qui est quand même un comble ! » La région s'emploie à réhabiliter certaines lignes, et Allier Nature s'en réjouit.

A propos des routes, les positions soutenues par les défenseurs de l'environnement sont à contre-courant de celles habituellement avancées. « Il semble que le mot « durable » dont tout le monde se gave, perde son effet quand il s'agit de routes. Comme s'il était normal ou inéluctable que des camions lituaniens ou slovaques transportent du Danemark en Andalousie des tomates hollandaises ou des pots vides à remplir par des yaourts Slovènes. Comme si tout le monde oubliait que la fin du pétrole arrivera, c'est certain, avant qu'un TGV ne desserve Moulins ! », s'emporte Jacques Debeaud.

« Nous serons intransigeants »

Et pourtant, il est impensable que nous nous résignons à la mortalité sur la RCEA. Un nouvel accident a tué un routier le 13 mai à Diou. Michel Dubromel, président du réseau transport de FNE, est venu à l'Assemblée générale d'Allier Nature à Saint-Pourçain, le 21 mars dernier. Si une concession à une entreprise privée se concrétise, il y a deux points sur lesquels Allier Nature « se montrera intransigente »,

prévient son président. C'est un dossier d'envergure nationale que pilote FNE, en effet il s'agira de la première mise en concession d'une route à grande circulation. Or, FNE, pour lutter contre « le tout-camion », a obtenu au Grenelle de l'Environnement le principe d'une écotaxe. « Un camion circulant sur une route française, résume Jacques Debeaud, devra payer une redevance destinée à financer les infrastructures de transport. Le lobby des transporteurs routiers a fait exclure de ce principe les autoroutes où les camions paient déjà un péage. Si toutes les routes où circulent beaucoup de camions telles que cette RCEA passent en concession à ASF ou SAPRR, l'écotaxe sera vidée de son sens, le tout-camion pourra continuer... » Second point : celui des modalités de transfert de compétences. A quelles contraintes environnementales la société qui « héritera » de la RCEA sera-t-elle tenue ? « L'état va se décharger de ses responsabilités puisque c'est actuellement une route nationale qu'il doit gérer. La société privée va probablement chercher à endosser le moins de charges possible. Qu'en sera-t-il des mesures compensatoires ? ».

Allier Nature travaille également sur l'aménagement de la RN7 et s'apprête à faire des propositions. Un autre dossier sensible sur le bureau des écologistes bourbonnais.

ROGER VOLAT (CLP)

Fédération Allier Nature, Maison des Associations, 03290 Dom-pierre-sur-Besbre. Tél 04 70 34 69 49. E.mail : alliernature@orange.fr